

Scandlines Danmark A/S –  
Anmerkungen zum UVP-Bericht vom  
28.6.2013 zu einer festen Querung des  
Fehmarnbelts

---

Transportministeriet Danmark  
z. Hd. Verwaltnngsråtin Dorthe Gravgaard  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 Kopenhagen K  
(an die Anschrift zugestellt sowie elektronisch geschickt an: dog@trm.dk und in Kopie an:  
lof@trm.dk)

### **Anhörung zum UVP-Bericht zu einer festen Querung des Fehmarnbelts**

Dieser Vermerk enthålt die Anmerkungen von Scandlines zur Anhörung zum UVP-Bericht zu einer festen Querung des Fehmarnbelts. Der Vermerk behandelt ausschließlic den dånischen Teil des Projektes in Bezug auf die feste Querung und allein:

1. die geplante Herabstufung der Zugangsverhältnisse für die Kunden von Scandlines sowie für Scandlines zum Fåhrhafen Rødby nach Fertigstellung des Projekts
2. den Einfluss der Bauphase auf den Betrieb von Scandlines, darunter der Einfluss auf die Zugangsverhältnisse für die Kunden sowie auf Regularität und Betriebskosten des Fåhrbetriebs
3. den Einfluss auf das Klima durch die feste Querung in Verbindung mit Einrichtung und Betrieb
4. Betriebs- und Unterhaltswirtschaftlichkeit sowie Rentabilität des Projekts
5. allgemeine Anmerkungen zu den sozioökonomischen Aspekten, die im UVP-Bericht herausgestellt werden
6. tatsächliche Fehler im Bericht

#### Zusammenfassung:

Der Beurteilung durch Scandlines zufolge beruht der Bericht so, wie er jetzt vorliegt, auf einer Reihe entscheidender falscher und irreführender Voraussetzungen. Diese beeinflussen eine Reihe von Elementen und Lösungsvorschlägen im UVP-Bericht; aus diesem Grunde sollte die Femern A/S den Bericht so schnell wie möglich berichtigen und damit sicherstellen, dass die Öffentlichkeit und das dånische Parlament, das Folketinget, für die Behandlung des Baugesetzes eine ausreichende Entscheidungsgrundlage bekommen. Es folgt eine Zusammenfassung der einzelnen Kapitel:

1. Der Femern A/S ist bekannt, dass Scandlines den Fåhrbetrieb nach Eröffnung einer festen Querung fortführen wird. Deshalb findet Scandlines es überraschend, dass die Femern A/S plant, die Zugangsverhältnisse zum Fåhrhafen Rødby zu erschweren und herabzustufen, insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Betrieb der festen Querung durch die Femern A/S und der Fåhrbetrieb in direktem Wettbewerb stehen werden. Die Femern A/S nimmt damit eine Doppelrolle ein, und zwar zum einen als Bauleiterin des Projekts und beauftragte Verfasserin des UVP-Berichts und zum anderen dadurch, dass sie den Betrieb der festen Querung leiten soll. Es ist außerdem irreführend, wenn die Verkehrsprognose eine Fortführung des Fåhrbetriebs nicht berücksichtigt. Diese Umstände

verstärken die Verpflichtung der Femern A/S, alle relevanten Voraussetzungen auf objektive und neutrale Weise einzubeziehen und sicherzustellen, dass alle gesetzlichen und sachlichen Aspekte berücksichtigt werden. Scandlines findet es wettbewerbsverzerrend, dass die Femern A/S eine Herabstufung der Zugangsverhältnisse von Scandlines zum Fährhafen Rødby plant und Scandlines damit deutlich schlechter stellt als die Femern A/S selbst.

2. Nach der Durchsicht des UVP-Berichts stellt es sich für Scandlines als deutlich dar, dass es in der Bauphase nicht unwesentliche Störungen des Fährbetriebs infolge der Bauarbeiten geben wird. Solche Störungen hätten schwere wirtschaftliche Konsequenzen für Scandlines. Scandlines fordert aus diesem Grunde, dass die relevanten Teile der Bauarbeiten gemeinsam mit Scandlines geplant werden, und zwar so, dass die Unannehmlichkeiten für den Fährbetrieb und die Kunden zu jedem Zeitpunkt so gering wie möglich sind. Darunter fordert Scandlines, dass die Femern A/S in möglichst weitem Umfang sicherstellt, dass Betriebsstörungen, nicht zuletzt während der Hauptsaison, vermieden werden.
3. Die Auswirkungen auf das Klima sind einer der Grundpfeiler der politischen Argumentation für eine feste Querung. Scandlines ist der Meinung, dass die Behandlung und Darstellung von Fakten im UVP-Bericht unsachlich ist und Fehler enthält. Die Femern A/S legte im Jahr 2009 zugrunde, dass das Projekt eine Reduktion um mehr als 200.000 Tonnen CO<sub>2</sub> mit sich bringen würde. Diese Zahl ist auf keine Weise zu halten. So ist es nicht korrekt, wenn im UVP-Bericht angeführt wird, dass die Beurteilung der künftigen Fähremissionen auf einem Bericht der Dänischen Technischen Universität DTU mit den neuesten Erkenntnissen über Technologie und Gesetzgebung beruht – es handelt sich 1) nicht um einen Bericht der DTU, 2) nicht um neueste Erkenntnisse, da die CO<sub>2</sub>-Datengrundlage aus dem Jahr 2003 stammt und 3) auf der Annahme beruht, dass die Fähren bis 2025 keine bessere Treibstoffverbrennung erreichen werden. Dies ist unrealistisch und muss wider besseres Wissen angeführt worden sein. Scandlines ist der Meinung, dass die Politiker auf diesen Gebieten irreführt wurden und dass eine neue und realistische Beurteilung der Klimaaspekte einer festen Querung erforderlich ist.
4. Bezüglich der Betriebs- und Unterhaltswirtschaftlichkeit sowie der Rentabilität hat Scandlines schon früher gegenüber dem dänischen Transportministerium und dem Transportausschuss (Transportutvalget) darauf hingewiesen, dass die Annahmen der Rentabilitätsanalyse aus dem Jahr 2008 sowie die Verkehrsschätzungen von 2003 nicht mit den realen Verhältnissen übereinstimmen. Für Scandlines ist es unverständlich, dass sich die Femern A/S gegenüber der Öffentlichkeit und den Entscheidungsträgern für die Präsentation von Material entscheidet, das auf alten und nicht haltbaren Annahmen beruht, statt eine Aktualisierung in Bezug auf die tatsächlichen Verhältnisse vorzunehmen.
5. Der UVP-Bericht stellt mehrere sozioökonomische Vorteile einer festen Querung dar, darunter „wesentliche Zeiteinsparungen“ und ein „deutlich besserer Zugang zu Dänemarks größten Exportmärkten“. Scandlines vermisst eine zeitgemäße und aktualisierte Beurteilung dieser Aussagen. Nach dem Bericht des Transportministeriums mit dem Titel „Sozioökonomische Beurteilung einer festen Querung des Fehmarnbelts“ (Cowi 2004) hätte eine feste Querung in Form eines Tunnels nur einen neutralen sozioökonomischen Wert. Da dieser Bericht gewisse Mängel aufweist und im Übrigen veraltet ist, wäre eine

Aktualisierung der Wertgrundlage des Tunnels notwendig. Deutsche Experten haben ebenso zum Ausdruck gebracht, dass das Projekt auf einem zweifelhaften Cost-Benefit-Verhältnis beruht.

6. Scandlines hat sich allein mit dem Teil des UVP-Berichts beschäftigt, an dessen Beurteilung und Kommentierung Scandlines ein besonderes Interesse hat. Neben den in den Punkten 1-5 genannten Problemstellungen gibt es einige tatsächliche und grundsätzliche Fehler im gelesenen Material. Dies macht die Integrität des Berichts zunichte.

Scandlines behält sich ex tunc vor, ein Verfahren wegen Missachtung des allgemeinen Gleichheitsgrundsatzes, Berücksichtigung berechtigter Erwartungen, des Proportionalitätsgrundsatzes sowie der Ermessensmissbrauchslehre anzustrengen, ohne sich darauf zu beschränken.

## **1. Die geplante Herabstufung der Zugangsverhältnisse für die Kunden von Scandlines sowie für Scandlines zum Fährhafen Rødby nach Fertigstellung des Projekts**

Es erscheint Scandlines überraschend und unverständlich, dass die Femern A/S in dem Wissen,

1. dass der Fährbetrieb fortgeführt wird und
2. dass der Fährbetrieb in direktem Wettbewerb zum Tunnelbetrieb der Femern A/S stehen wird,

bereits während der Projektplanung Vorschläge zur Herabstufung der Zugangsverhältnisse zum Fährhafen Rødby vorlegt und sich damit auf bestmögliche Weise eine eigene Kundengrundlage für die feste Querung sichert. Die Femern A/S nimmt eine Doppelrolle ein, indem sie zum einen die Projektplanung und Erstellung der UVP-Untersuchung leitet und zum anderen auf Sicht den Tunnelbetrieb in direktem Wettbewerb mit dem Fährbetrieb leiten soll. Es ist wichtig, dass sich die Femern A/S ihrer Doppelrolle bewusst ist und deshalb in möglichst weitem Umfang sicherstellt, dass bei der Planung der festen Querung alle gesetzlichen und sachlichen Aspekte berücksichtigt werden.

UVP-Bericht, Seite 62: „Mit der Einrichtung des Projekts von Küste zu Küste wird der Teil der vorhandenen Autobahn, der südlich der neuen Anschlussanlage liegt, als Autobahn stillgelegt; die Straßenzufahrt nach Rødbyhavn und zum Hafen wird jedoch beibehalten. Die dänische Straßenbaubehörde Vejdirektoratet ist derzeit die zuständige Straßenbaubehörde für diesen Teil der Autobahn; deshalb wird vorausgesetzt, dass der Status zwischen der Kommune Lolland und dem Vejdirektoratet vereinbart wird.“

UVP-Bericht, Seite 65: Abbildung 4.19 „Vorschlag für die Ausführung der Anschlussanlage – Lolland“

### Anmerkungen von Scandlines zum UVP-Bericht, Seiten 62 und 65

Die Femern A/S schlägt vor, vgl. Abbildung 4.19, dass ca. vier bis fünf Kilometer vor dem Fährhafen Rødby auf einer Fläche, die dauerhaft von der Femern A/S erworben wird, eine schleifenförmige Anlage errichtet wird; dies würde folgende Auswirkungen haben:

- Der Verkehr vom Fährhafen Rødby Richtung Norden benutzt erst die derzeitige Autobahn, die der Kommune Lolland zufolge auf eine Gemeindestraße mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h herabgestuft wird, eine normale zweispurige Landstraße (der Status dieses Stücks der derzeitigen Autobahn soll nach obigen Ausführungen (Seite 62) zwischen der Kommune Lolland und dem Vejdirektoratet vereinbart werden). Danach soll der Verkehr durch einen Kreisverkehr geführt werden, der

Schleife nach rechts und nach links folgen, dann wieder durch einen Kreisverkehr, um danach die Zufahrt/Auffahrt zur Autobahn zu benutzen.

- Der Verkehr Richtung Süden zum Fährhafen Rødby soll eine Ausfahrt benutzen, einer 90-Grad-Kurve nach rechts folgen und danach durch einen Kreisverkehr geführt werden, um schließlich die im Projekt herabgestufte Autobahn zu benutzen, vgl. obige Ausführungen.

Dies stellt eine ganz wesentliche Beeinträchtigung der Zufahrt zum Fährhafen Rødby und aus dem Fährhafen Rødby heraus und damit auch der Fährverbindung dar:

- im Verhältnis zur heutigen Situation mit einer direkten Verbindung von der Autobahn Richtung Süden zur Zahlanlage – und Richtung Norden vom Fährhafen zur Autobahn sowie
- im Verhältnis zu der geplanten Verbindung zum Tunnel mit direkter Autobahn zur und von der Zahlanlage.

Die Zugangsverhältnisse für die Kunden der Fährstrecke wären deutlich schlechter als die Zugangsverhältnisse für die Kunden des Tunnels.

Wenn die feste Querung in Betrieb ist, werden Scandlines und die Femern A/S mit austauschbaren Leistungen miteinander konkurrieren. Allein aus diesem Grund ist es äußerst überraschend und zudem ein direkter geschäftlicher Angriff, wenn die Femern A/S eine Herabstufung der Zugangsverhältnisse zum Fährhafen Rødby vorschlägt. Im Gegensatz sollten die Femern A/S in der Planungsphase und das Folketinget in der Entscheidungsphase in möglichst weitem Umfang dafür Sorge tragen, dass die Projektplanung nicht dazu führt, dass Scandlines in seiner Wettbewerbsfähigkeit geschwächt wird.

- Der zeitliche Aspekt und der einfache, ungehinderte Zugang sind entscheidende Wettbewerbsparameter für die Leistung, die Scandlines anbietet. Eine Herabstufung der vorhandenen Autobahn und eine Verlegung der Zufahrten zum und aus dem Fährhafen Rødby würde für die Autofahrer, die die Fährüberfahrt der festen Querung vorziehen, eine beschwerlichere Reise sowie eine längere Fahrtzeit bedeuten. Hier ist es besonders entscheidend, dass die vorgeschlagenen herabgestuften Zugangsverhältnisse technisch nicht geeignet sind, das Aufkommen des Schwerlastverkehrs aufzunehmen, der weiterhin die Straße zum und aus dem Fährhafen nehmen dürfte, und dass der Fahrzeugstrom von den Fähren Fahrzeugschlangen und damit eine Verspätungsgefahr verursachen wird. In der Verkehrsprognose der Femern A/S, die unter anderem die Grundlage für die Bemessung der verschiedenen Anlagen bildet, wurde es vollkommen versäumt, eine Fortführung des Fährbetriebs zu berücksichtigen. Der Vorschlag der Femern A/S für eine Herabstufung der Zugangsverhältnisse zum Fährhafen Rødby verschafft der Femern A/S somit einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil nach der Eröffnung der festen Querung.
- Die Femern A/S und Scandlines müssen als künftige Wettbewerber gleich behandelt werden, und es müssen ihnen die gleichen Möglichkeiten eingeräumt werden, ihre Geschäftstätigkeiten zu betreiben. Die Femern A/S muss selbstverständlich schon bei der

Projektplanung der festen Querung sicherstellen, dass der allgemeine Gleichheitsgrundsatz beachtet wird, wenn die Zugangsverhältnisse zur festen Querung und zum Fährhafen Rødby geplant und beschlossen werden.

Außerdem muss betont werden, dass die derzeitigen Zufahrtswege zum Fährhafen Rødby 1963 im Hinblick auf die Bedienung der Fährstrecke angelegt wurden. Es war damit stets Voraussetzung für den Betrieb der Strecke, dass die Scandlines-Kunden über die Autobahn und die Fährstation schnell und einfach zum Fährhafen Rødby kommen konnten. Dadurch wurde bei Scandlines die berechnete Erwartung geweckt, dass die derzeitigen Zufahrtswege aufrechterhalten werden, solange der Fährbetrieb auf der Strecke Rødby-Puttgarden anhält. Die geplante Herabstufung der Autobahn zu einer Gemeindestraße – einschließlich einer gegenüber der derzeitigen Situation schwierigeren Abfahrt von der Autobahn und einer Stilllegung der Fährstation Rødby und einer Verlegung der Passagierzüge für den Tunnel – würde de facto bedeuten, dass Scandlines in wesentlichem Maße an der Ausübung seiner Geschäftstätigkeit gehindert würde, da Scandlines nicht die Zugangsverhältnisse hätte, die der Betrieb erfordert und die ursprünglich und nun schon seit 50 Jahren vorausgesetzt wurden und werden.

Im UVP-Bericht wurden keine gewichtigen sachlichen Ursachen angegeben, weshalb die Zugangsverhältnisse zum Fährhafen Rødby herabgestuft werden sollen, und schon aus diesem Grunde muss die Berücksichtigung der berechtigten Erwartungen von Scandlines als gewerbetreibendem Unternehmen dazu führen, dass die Zugangsverhältnisse entsprechend der derzeitigen Situation aufrechterhalten werden, solange der Fährbetrieb fortgeführt wird.

Eine Herabstufung der Autobahn stellt darüber hinaus eine unnötige und unverhältnismäßige Maßnahme dar, da es möglich ist, die vorhandene Autobahnstruktur in Kombination mit dem erforderlichen Ausbau für die feste Querung beizubehalten. Die Herabstufung der vorhandenen Autobahn setzt eine aktive Maßnahme voraus, was bei einer Beibehaltung der derzeitigen Autobahnstruktur nicht der Fall wäre.

Es besteht kein Zweifel, dass die dänische Regierung nicht sachlich einen Wettbewerber vor einem anderen berücksichtigen kann. Aus dem UVP-Bericht geht jedoch deutlich hervor, dass genau dies geschehen würde, wenn die Pläne der Femern A/S auf der Grundlage der Vorschläge der Femern A/S umgesetzt würden und damit auf Kosten

1. der berechtigten Erwartungen von Scandlines bezüglich einer weiteren Aufrechterhaltung der Zugangsverhältnisse zum Fährhafen Rødby;
2. des weiteren Rechts von Scandlines, über die gleichen Zugangsverhältnisse zu verfügen wie die konkurrierende feste Querung;
3. des Prinzips, dass alle Eingriffe verhältnismäßig sein müssen, und
4. der Tatsache, dass eine Herabstufung der Zugangsverhältnisse zum Fährhafen Rødby ohne einen erkennbaren sachlichen Grund erfolgen würde.

Es handelt sich nicht um gerechten Wettbewerb, sondern um eine Wettbewerbsverzerrung.



## **2. Einfluss der Bauphase auf den Betrieb von Scandlines, darunter der Einfluss auf die Zugangsverhältnisse für die Kunden sowie auf Regularität und Betriebskosten des Fährbetriebs.**

Nach Durchsicht des UVP-Berichts ist Scandlines klar der Meinung, dass es in der Bauphase nicht unwesentliche Störungen des Fährbetriebs infolge der Bauarbeiten geben wird. Nach den Beurteilungen von Scandlines werden die wesentlichen Ursachen der Störungen dadurch verursacht, dass:

1. die Zugangsverhältnisse zum Fährhafen Rødby umgebaut werden (Autobahn und Anschlussanlage) und sich das Verkehrsaufkommen aufgrund des Bauverkehrs mit wesentlich verschlechterten Zugangsverhältnissen als Folge erhöhen wird,
2. die Fährstation Rødby stillgelegt wird,
3. dass die Route der Fähren nach Westen verlegt werden muss, um einen sicheren Abstand zu den Bauarbeiten in Verbindung mit dem Bau des Tunnels zu schaffen, und dass
4. die Ausweichmanöver der Fähren aufgrund vermehrten kreuzenden Schiffsverkehrs in Verbindung mit den Bauarbeiten und der Verengung der Route für große Schiffe (Route T) zahlreicher und komplexer werden.

Solche Störungen werden schwerwiegende wirtschaftliche Konsequenzen für Scandlines haben; unter anderem wird die längere Überfahrtsdauer wesentliche Verspätungen mit dem Risiko täglicher Ausfälle von Überfahrten und erhöhter Treibstoffkosten bedeuten. Darüber hinaus werden die Bauarbeiten an Land sowie die Verspätung einen weiteren Zurückgang des Verkehrs zu den Fähren bedeuten.

Da geplant ist, dass sich die Bauarbeiten über einige Jahre hinziehen, kann der potentielle Betriebsverlust für Scandlines sehr hoch werden, nicht zuletzt während der Hauptsaison. Scandlines kann somit fordern, dass die relevanten Bauarbeiten in Zusammenarbeit mit Scandlines geplant werden, und zwar so, dass die Unannehmlichkeiten für den Fährbetrieb und die Kunden zu jedem Zeitpunkt so gering wie möglich sind. Darunter fordert Scandlines, dass die Femern A/S in möglichst weitem Umfang sicherstellt, dass Betriebsstörungen, nicht zuletzt während der Hauptsaison, vermieden werden.

Im UVP-Bericht wird nicht dargelegt, wie während der Bauphase ein ungehinderter Zugang hohen Standards zum Fährhafen Rødby sowie nach Rødbyhavn/Rødby sichergestellt wird. Auf den Seiten 98 bis 100 werden nur die eher technischen Maßnahmen der eigentlichen Einrichtung dargelegt, und auf Seite 100, Abschnitt 4.5.10, wird erwähnt, dass die Einrichtungsdauer ca. 1,5 Jahre betragen wird. Insbesondere natürlich in der Hauptsaison im Sommer, in den Winterferienwochen

sowie an Feiertagen ist es von entscheidender Bedeutung, dass der Verkehr problemlos abgewickelt werden kann.

Scandlines erwartet, dass der Zugang zum Fährhafen sowohl für Fahrzeuge und Passagiere mit Fußgängerticket als auch für Passagierzüge mit so wenigen Behinderungen wie möglich funktionieren wird und dass zu jährlichen und täglichen Stoßzeiten besondere Rücksichtnahme an den Tag gelegt wird.

#### VVM-Bericht, Kapitel 3 allgemein:

- Die Passagiere mit Fußgängerticket für die Fähren fahren auf dem Færgevej und danach nach rechts auf den Færgestationsvej. Außerdem fahren viele Scandlines-Mitarbeiter auf diesem Weg. Andere Scandlines-Mitarbeiter fahren auf dem Færgevej Richtung Osten und biegen dann nach rechts auf den Gl. Badevej ab, um dann direkt nach rechts abzubiegen. Letztgenannte Strecke wird ebenfalls von allen Lieferanten und Handwerkern des Fährhafens, der Fähren und Immobilien von Scandlines genutzt. Wurde dieser Verkehr berücksichtigt?
- Was bedeutet es auf den Seiten 42 und 43, dass die Femern A/S Flächen mittelfristig (mit rot gestrichelter Linie markiert) und dauerhaft (mit blau gestrichelter Linie markiert) erwirbt?

UVP-Bericht, Seite 43: „Die beiden Spuren des Færgestationsvej werden unmittelbar vor der Abfahrt zur Autobahn zu einer Spur verflochten.“

- Wo genau soll die genannte beabsichtigte Verflechtung erfolgen?

#### VVM-Bericht, Kapitel 4 allgemein:

- Jegliche Beleuchtung, die in Verbindung mit den Bauarbeiten eingerichtet wird, darf nicht mit Schifffahrtsbeleuchtung verwechselt werden können. Wie will die Femern A/S dies sicherstellen? Scandlines behält sich das Recht vor, eine Entfernung der Beleuchtung zu verlangen, wenn sie die Schifffahrt stört.

UVP-Bericht, Seite 67: „... wo der eingerichtete gemeinsame Weg (über die Brücken) nur in Verbindung mit der Bauphase eingerichtet und danach wieder entfernt wird“

- Weshalb wird danach der gemeinsame Weg über die Brücken entfernt?

UVP-Bericht, Seite 67: „Die Kreuzung Jøncksvej/Færgevej wird umgebaut, sodass die beiden Spuren, die von der Autobahnabfahrt kommen, zu einer Spur für nach rechts abbiegenden und geradeaus fahrenden Verkehr und einer Spur für den nach links abbiegenden Verkehr werden. Darüber hinaus wird die Kreuzung durch eine Ampelanlage reguliert. Diese Ampelregulierung wird mit der Kreuzung Færgevej/Færgestationsvej abgestimmt.“

- Es wird eine Vorlage der Dokumentation darüber, dass die Kapazität an oben genannter Kreuzung ausreichend ist, um sicherzustellen, dass der Verkehr, der in Verbindung mit dem Bau des Tunnelprojekts einschließlich Bau der Autobahn, Tunnelfabrik, Eisenbahn, Produktion von Tunnelementen etc. entsteht, sowie der derzeitige Verkehr nicht zu Schlangenbildungen auf der Autobahn mit erhöhter Gefahr von Unfällen und sich daraus ergebenden Verspätungen des Fährverkehrs führt, gewünscht. Eine Vorlage der entsprechenden Dokumentation für die Kreuzung Færgevej/Færgestationsvej wird ebenfalls erbeten.

UVP-Bericht, Seite 74: „In der Planung wird davon ausgegangen, dass die in Verbindung mit den Baggerarbeiten in der Bauphase auf Lolland zu bearbeitende Gesamtmenge an Material ca. 17 Mio. m<sup>3</sup> beträgt...“

- Wie wird in Verbindung mit der Aufschüttung und der Einrichtung eines neuen Landgebiets – das sich bis zu den Molenköpfen im vorhandenen Hafen sowohl westlich als auch östlich der Molen erstreckt – sichergestellt, dass es nicht zu einer zusätzlichen Versandung und/oder zum Verlust von Materialien in der vorhandenen Fahrrinne zum Fährhafen Rødby und im eigentlichen Hafen kommt?
- Wie wird sichergestellt, dass es nach der Einrichtung der neuen Landgebiete nicht zu einer zusätzlichen Versandung der vorhandenen Fahrrinne zum Fährhafen Rødby und im eigentlichen Hafen kommt?
- Wurde untersucht, in welchem Umfang die Wellen der Fähren möglicherweise die neuen Erholungsgebiete an Land beeinflussen werden? In dem Umfang, in dem eine Untersuchung möglicherweise zu Einschränkungen der Strandnutzung führt, können Scandlines und andere Benutzer des Fähr- und Verkehrshafens nicht haftbar gemacht werden, sondern müssen das vorhandene Recht auf Aufrechterhaltung der Schifffahrt so, wie sie heute stattfindet, behalten.
- Wie wird sich der Aufbau/Übergang zwischen den Außenseiten der Molen und der Aufschüttung/ Steinschüttung in Verbindung mit der Einrichtung der neuen Landgebiete gestalten? Wie wird sichergestellt, dass die Molen nicht beschädigt werden? Wie soll die Instandsetzung der Molen stattfinden, und in welchem Umfang wird die Femern A/S diese Kosten übernehmen?

UVP-Bericht, Seite 104: „Die Materialien zum „Abschließen“ der Elemente, Schüttstoffe und Schutzschichten werden per Schiff an den Arbeitsort gebracht und ohne Zwischenlagerung verarbeitet.“

- Scandlines versteht dies so, dass diese Materialien direkt von den Zulieferern per Schiff an die Arbeitsorte gebracht werden. Welche Fahrzeugarten sollen für diesen Transport verwendet werden?

### **3. Einfluss auf das Klima durch die feste Querung in Verbindung mit Einrichtung und Betrieb**

Die CO<sub>2</sub>-Einsparungen gehören zu den Grundpfeilern der politischen Argumentation für eine feste Querung. Scandlines möchte an dieser Stelle auf die politische erste Lesung von „L 99, Gesetz über die Projektplanung einer festen Querung des Fehmarnbels mit dazugehörigen Landeinrichtungen“, behandelt am 23.1.2009, verweisen, in der sowohl der damalige Verkehrsminister als auch mehrere Berichterstatter für das Verkehrswesen den CO<sub>2</sub>-Gewinn hervorheben und wiederholt eine jährliche CO<sub>2</sub>-Einsparung von mehr als 200.000 Tonnen erwähnen. Hier wird gleichzeitig zum Ausdruck gebracht, dass es von politischer Seite wichtig ist, die Auswirkungen einer festen Querung auf das Klima in einem UVP-Bericht zu beleuchten.

(<http://www.ft.dk/samling/20081/lovforslag/L99/BEH1/forhandling.htm#dok>)

Scandlines möchte zwei Einsprüche gegen die Behandlung des UVP-Berichts über den Einfluss der festen Querung auf das Klima hervorheben:

- 1) die Beschreibung der Umweltvorteile im Bericht, die unsachlich und fehlerhaft ist,
- 2) die „0-Alternative“ des Berichts, die die Möglichkeit eines emissionsfreien Fährbetriebs vollständig unberücksichtigt lässt.

Scandlines fordert daher die Femern A/S auf, ein revidiertes und den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Auswirkungen auf das Klima ausarbeiten zu lassen. Der Beitrag des UVP-Berichts ist ganz einfach fehlerhaft und unzureichend. Scandlines sieht einer Korrektur dieser Beurteilungen entgegen, damit das Gesetz über eine feste Querung auf einer korrekten und den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Grundlage beschlossen werden kann.

#### ***3.1 Unsachliche und fehlerhafte Darstellung der Umweltvorteile***

UVP-Bericht, Seite 6: „Neben den wirtschaftlichen Vorteilen infolge einer kürzeren Beförderungszeit und der regionalen Entwicklung wird die Fehmarnbelt-Querung auch dazu beitragen, die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Transportsektors verglichen mit einer Fortführung des Fährbetriebs zu senken.“

UVP, zusammenfassender Bericht, Seite 14: „Die Berechnungen zeigen, dass die Fehmarnbelt-Querung verglichen mit einer Situation ohne feste Querung (0-Alternative) zu einer jährlichen Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um ca. 200.000 Tonnen führen könnte. Dies setzt voraus, dass der Fährbetrieb nach der Öffnung der Fehmarnbelt-Querung eingestellt wird. Wenn der Fährbetrieb fortgesetzt wird, beträgt die jährliche CO<sub>2</sub>-Einsparung nach der Öffnung ca. 43.000 t.“

UVP-Bericht, Seite 1334: „Die Prognosen für die Emissionen der Fähren im Jahr 2025 wurden von der Dänischen Technischen Universität (DTU) auf der Grundlage der neuesten Erkenntnisse über Technologie und künftige Gesetzgebung vorgenommen (Kristensen, 2010).“

Kommentare von Scandlines zum UVP-Bericht, Seite 6 und 1334, sowie zum zusammenfassenden Bericht, Seite 14

- Es entspricht nicht der Wahrheit, wenn geschrieben wird, dass die Prognosen für die Emissionen der Fähren im Jahr 2025 aus einem Bericht der Dänischen Technischen Universität stammen. Der Bericht wurde von Hans Otto Holmegaard Kristensen erstellt, in diesem Zusammenhang der als Privatperson als Berater von Cowi agiert, die den Bericht für die Femern A/S ausgearbeitet hat. Hans Otto Holmegaard Kristensen ist als Honorarprofessor und Dozent mit der DTU verbunden, aber der Bericht hat mit der DTU nichts zu tun (Hans Otto Holmegaard Kristensen ist im Übrigen ein kompetenter Analytiker).
- Es entspricht nicht der Wahrheit, wenn geschrieben wird, dass die Prognosen „auf den neuesten Erkenntnissen beruhen“. Aus dem UVP-Bericht, Seite 1345, geht hervor, dass der Bericht von Hans Otto Holmegaard Kristensen vom 12.12.2010 datiert. Es handelt sich also um einen knapp drei Jahre alten Bericht. Dies wird in dem Bericht „Emission for the ferry routes: 1) Rødby - Puttgarden, 2) Gedser - Rostock and 3) Trelleborg – Rostock“ deutlich, aus dem klar und deutlich hervorgeht, dass die verwendeten Daten auf Daten aus dem Jahr 2003 beruhen, vgl. Seite 1 „Reference for the scenario in 2025, is the transport work done in 2003 by the four double-ender ferries on the route“. Ebenfalls geht deutlich daraus hervor, dass vorausgesetzt wurde, dass die dieselelektrischen Motoren der Fähren in Bezug auf den Ölverbrauch bis 2025 nicht verbessert werden, vgl. Seite 2: „For the existing ferries it is assumed that the propulsion engines (diesel-electric machinery) will remain unchanged with respect to oil consumption over the rest of the operation period extending beyond 2025.“
- Scandlines hatte schon im Jahr 2009 einen positiven Dialog mit der Femern A/S und Cowi über den Fährbetrieb von Scandlines und hat dabei keine Angaben zum Ölverbrauch gemacht. Seither hat man keinen Kontakt mit Scandlines aufgenommen, um das Hintergrundmaterial der UVP zu kommentieren.
- Die Differenz zwischen den Szenarien „Fortführung des Fährbetriebs“ und „Einstellung des Fährbetriebs“ beträgt 155.400 Tonnen CO<sub>2</sub> (198.500-43.100, vgl. Seite 1335 des UVP-Berichts).
  - Die Femern A/S wird gebeten darzulegen, wie die Schätzung von 155.400 Tonnen CO<sub>2</sub> zustande gekommen ist, da dies aus dem UVP-Bericht nicht hervorgeht. Scandlines kann die Zahl nicht wiedererkennen. Die Fähren (vier PR-97-Fähren und eine Fähre für Gefahrgut) stoßen weder derzeit noch in der Zukunft Emissionen aus, die 155.400 Tonnen CO<sub>2</sub> entsprechen. Ebenso ist dieser Wert höher als die Zahlen, die aus dem Kristensen-Bericht von 2010 hervorgehen (die, wie oben erwähnt, bereits auf einer veralteten Datengrundlage beruhen).
  - Im Jahr 2012 stießen die Scandlines-Fähren (vier PR-97- und eine Gefahrgutfähre) auf der Strecke Rødby-Puttgarden ca. 95.000 Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr aus.

- In den Jahren 2013-2014 investiert Scandlines in die Hybridtechnologie, die die Emissionen der Fähren auf 85.000 Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr reduziert.
- Eine Entwicklung der Hybridtechnologie in Verbindung mit allgemeinen Programmen zur Effizienzsteigerung führt zu einem erwarteten CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 50.000 Tonnen jährlich im Jahr 2025.
- Eine weitere Reduzierung kann auf der Strecke Rødby-Puttgarden durch Umstellung auf einen Betrieb ohne fossile Elemente durch Batterien oder Wasserstoff erreicht werden, siehe Abschnitt 3.2.
- Der Ordnung halber soll festgehalten werden, dass Scandlines auch nach Eröffnung einer festen Querung seine Schifffahrt weiterführen wird. Inwieweit die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf 43.100 Tonnen bei fortgeführten Fährbetrieb richtig ist oder nicht, kann Scandlines leider nicht nachprüfen, da die zugrunde liegenden Methoden und Daten nicht vorliegen, um eine realistische Beurteilung der Richtigkeit der Zahlen aus dem UVP-Bericht vorzunehmen.
  - Hat die Femern A/S zum Beispiel bei den genannten 43.100 Tonnen CO<sub>2</sub> berücksichtigt, dass Fahrzeuge, die die feste Querung nutzen, 18 km mehr fahren müssen und damit einen höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoß haben als die Fahrzeuge, die während der Überfahrt auf der Fähre stehen?
  - Hat die Femern A/S im Szenario mit eingestelltem Fährbetrieb berücksichtigt, dass Lastkraftwagen mit Gefahrgut nur in begrenztem Umfang den Tunnel nutzen können und dass ein Teil des Verkehrs über Fünen und Jütland fahren muss, wenn der Fährbetrieb eingestellt wird?
- Wie oben erwähnt, sind die klimatischen Aspekte ein Grundpfeiler der politischen Argumentation für eine feste Querung. Dennoch legt die Femern A/S Ausgangsdaten aus dem Jahr 2003 zugrunde sowie die Annahme, dass es innerhalb von 22 Jahren bei den Fähren keine Treibstoffverbesserungen geben wird. Ebenso werden in dem UVP-Bericht die komplett falschen Bezeichnungen „DTU-Bericht“ und „neueste Erkenntnisse“ verwendet. Scandlines kann nicht nachvollziehen, warum es die Femern A/S versäumt hat, diesen Bericht angesichts des politischen Schwerpunkts auf dem Thema und angesichts der Tatsache, dass die Femern A/S bei den Klimaverbesserungen in hohem Maße die Emissionen der Fähren zugrunde legt, zu aktualisieren. Wiederum kann Scandlines nur fordern, dass dieses Thema eine unparteiische und sachliche Behandlung erfährt, damit ein Baugesetz auf einer Grundlage vorgebracht werden, die den tatsächlichen Verhältnissen entspricht, und nicht vor dem Hintergrund falscher Annahmen.

Zusammenfassender Bericht, Seite 172: „Das Projekt wird in der Bauphase einen vorübergehend erhöhten Ausstoß von Treibhausgasen in der näheren Umgebung verursachen, in der Betriebsphase wird das Projekt aber zu einer deutlichen jährlichen Einsparung beim Ausstoß von Treibhausgasen führen.“



VVM-Bericht, Seite 1333: „Die Treibhausgasemissionen der wichtigsten Baumaterialien wurden auf der Grundlage der Daten über Menge und Ursprung der Baumaterialien berechnet, veranschlagt von den Gestaltungsgruppen, sowie der Emissionsfaktoren für die primären Baumaterialien.“

VVM-Bericht, Seite 1334: „Der Bau eines Absenktunnels wird in der gesamten Bauphase Emissionen von ca. 2,0 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten verursachen.“

Anmerkungen von Scandlines zum zusammenfassenden Bericht, Seite 172, und zum UVP-Bericht, Seite 1333 und 1334

- Scandlines ist der Meinung, dass die Darstellung der Klimavorteile im UVP-Bericht sehr irreführend ist. Die Femern A/S versäumt es somit in den einführenden Schlussfolgerungen, die massive CO<sub>2</sub>-Verunreinigung, die die Einrichtung einer festen Querung mit sich bringen würde, zu berücksichtigen, und behandelt dies erst in Kapitel 19, Seite 1334 des UVP-Berichts sowie in Kapitel 18, Seite 172 des zusammenfassenden Berichts. Scandlines findet es unseriös und betrachtet es als Ausdruck schlechter Informationspolitik, so relevante Informationen weit hinten im Bericht zu verstecken.
- Außerdem können die geschätzten zwei Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> bei der Einrichtung der festen Querung mit einem Fragezeichen versehen werden. Scandlines bat im Jahr 2011 das beratende Ingenieurbüro Grontmij, eine Carbon-Footprint-Beurteilung der Einrichtung einer festen Querung anzufertigen. Hintergrund dieses Berichts war eben, dass Scandlines ein wirkliches Verständnis der Umweltfolgen einer festen Querung fehlte. Grontmij legte eine Schätzung des CO<sub>2</sub>-Footprints von ca. drei Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> für die Einrichtung eines Tunnels vor – diese Schätzung liegt um ca. 50 Prozent höher als die Menge, die im UVP-Bericht genannt ist. Insbesondere die Schätzung der durch Beton verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Femern A/S scheint niedrig zu sein. Deshalb folgende Fragen an die Femern A/S:
  - Wer sind die „Gestaltungsgruppen“, vgl. Seite 1333 des UVP-Berichts? Welches CO<sub>2</sub>-Äquivalent in kg wurde pro m<sup>3</sup> Beton verwendet? Wie wird erwartet, dieses niedrige Äquivalent bei der Produktion von Beton für die Verwendung unter Wasser zu erreichen?
  - Es gibt eine Reihe von Bauaufgaben, die über diesen UVP-Bericht hinausgehen, die aber notwendigerweise ausgeführt werden müssen, wenn eine feste Fehmarnbelt-Querung zweckmäßig funktionieren soll. Hier können Bauarbeiten für Autobahnen, die Elektrifizierung der Eisenbahn, doppelte Eisenbahngleise, die Brücke Storstrømsbro (mit Güterzugkapazität) und entsprechende Arbeiten im Hinterland auf deutscher Seite genannt werden. Wurden alle diese Bauaufgaben in der Beurteilung der CO<sub>2</sub>-Emissionen für die Einrichtung berücksichtigt?

- Die Einrichtung des Tunnels würde die Route der Fähren beeinflussen und die Fähren zwingen, eine längere Route mit erhöhtem Treibstoffverbrauch als Ergebnis zu wählen. Wurden diese Tatsache und eine erhöhte Anzahl an Ausweichmanövern bei den 2,0 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> berücksichtigt?
- Der Hintergrundbericht von Cowi mit dem Titel „Die dänischen Anschluss- und Rampenanlagen für eine feste Fehmarnbelt-Querung. Eine ökologische Bewertung.“ von Juni 2013 enthält einen „CO<sub>2</sub>-Beitrag Bauphase“ für einen Absenktunnel von 2.800.000 Tonnen, vgl. Tabelle 11.58, Seite 415. Wie passt diese Schätzung mit der sonst im UVP-Bericht genannten Schätzung von 2,0 Millionen Tonnen zusammen?
- Wenn *trotz der Fehler* in der Datengrundlage die eigenen Zahlen des Berichts zugrunde gelegt werden (Tabelle 19.4, Seite 1335), würde die jährliche CO<sub>2</sub>-Einsparung, die ein Tunnel mit sich brächte, erst akkumuliert dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß beim Bau des Tunnels nach 45 bis 53 Jahren entsprechen (in Abhängigkeit von der Interpretation der Tabelle auf Seite 1335. Siehe nachfolgende Berechnung). Das heißt, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Tunnels bei der Einrichtung erst in den Jahren 2067 oder 2075 ausgeglichen werden würde. Über einen so langen Zeitraum würde sich der Verkehrssektor in solchem Maß weiterentwickeln, dass es utopisch ist zu glauben, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Tunnels irgendwann ausgeglichen werden würde. Damit ist der politische Grundpfeiler der positiven Auswirkungen auf das Klima nach den Zahlen des Transportministeriums und der Berichterstatter für das Verkehrswesen aus dem Jahr 2009 nicht mehr vorhanden.
  - Berechnung des CO<sub>2</sub>-Ausgleichs (in Abhängigkeit von der Interpretation der Tabelle 19.4 auf Seite 1335):
    - $(1.977.254/43.100)= 45,9$  Jahre
    - $(1.977.254/(43.100-5.900))= 53,2$  Jahre

### ***3.2 „0-Alternative“ mit der Möglichkeit eines emissionsfreien Fährbetriebs fehlt***

UVP, zusammenfassender Bericht, Seite 14: „Die Berechnungen zeigen, dass die Fehmarnbelt-Querung im Vergleich mit einer Situation ohne feste Querung (0-Alternative) zu einer jährlichen Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von ca. 200.000 Tonnen führen könnte. Dies setzt voraus, dass der Fährbetrieb nach Eröffnung der Fehmarnbelt-Querung eingestellt wird. Wenn der Fährbetrieb fortgeführt wird, beträgt die jährliche CO<sub>2</sub>-Einsparung nach der Eröffnung ca. 43.000 Tonnen.“

UVP-Bericht, Seite 1332: „Die berechneten Treibhausgasemissionen der Fehmarnbelt-Querung werden zu den Emissionen einer 0-Alternative und den dänischen Gesamtemissionen in Verhältnis gesetzt.“



Kommentare von Scandlines zum zusammenfassenden Bericht, Seite 14, UVP-Bericht, Seite 1332 sowie zum 0-Alternative-Szenario insgesamt

- Die im UVP-Bericht genannten CO<sub>2</sub>-Einsparungen werden im Verhältnis zur „0-Alternative“ gesehen, wie die Femern A/S das Szenario mit fortgeführten Fährbetrieb ohne Einrichtung einer festen Querung genannt hat.
- Die „0-Alternative“ der Femern A/S ist leider falsch, zum einen aufgrund der in Abschnitt 3.1 genannten Fehler und zum anderen, weil die Möglichkeit eines emissionsfreien Fährbetriebs nicht berücksichtigt wurde. Wie dem Transportminister, weiteren Politikern, den Medien und maritimen Kreisen bereits dargelegt wurde, werden die künftigen Fähren auf der Strecke Rødby-Puttgarden in einer „0-Alternative“ emissionsneutral sein können.
  - Das emissionsneutrale Fährkonzept beruht auf einer Wasserstoff-/Batterie- oder einer reinen Batterielösung mit natürlichem Strom, der durch Windräder erzeugt wird. Scandlines hat dieses Konzept in Zusammenarbeit mit der renommierten „Futurship“-Abteilung des Germanischen Lloyds entwickelt.
  - Scandlines arbeitet schon heute mit Batteriebetrieb und testet auf der Strecke Rødby-Puttgarden mit einer in Betrieb befindlichen Fähre die weltweit erste Hybridfähre in großem Maßstab. Scandlines erwartet, dieses Konzept Kunden und Medien gegenüber einzuführen, sobald die Tests abgeschlossen sind. Als erste dänische Reederei steht es Scandlines zu, für dieses innovative Projekt „EU Pilot Action“-Subventionen zu erhalten.
- Scandlines und Germanischer Lloyd stellen sich dem Transportministerium und seinen Beratern gerne zur Verfügung, um die Konzepte weiter zu erläutern, damit dem UVP-Bericht „neueste Erkenntnisse und Technologie“ (UVP Seite 1334) zugrunde gelegt werden können und um eine aktuelle Perspektive auf den künftigen Weg der Technologie zu vermitteln.
- Scandlines ist der Meinung, dass der UVP-Bericht die realistische „0-Alternative“-Szenario und das CO<sub>2</sub>-Potential eines emissionsfreien Fährbetriebs behandeln sollte, bei dem Scandlines in Zusammenarbeit mit dänischen und deutschen Unternehmen grüne Technologie und grünes Know-how in größerem Umfang als bisher und zum künftigen Nutzen der Fährindustrie allgemein vorantreibt.

## **4. Betriebs- und Unterhaltswirtschaftlichkeit sowie Rentabilität des Projekts**

Scandlines wird die Betriebs- und Unterhaltswirtschaftlichkeit sowie die Rentabilität in diesem Anhörungsdokument nur kurz behandeln, weil Scandlines 2012 und Anfang 2013 Anmerkungen zur Rentabilitätsanalyse der Femern A/S gegenüber dem Transportministerium und dem Transportausschuss vorgelegt hat (siehe Anhang „Anmerkungen zur Rentabilitätsanalyse der Femern A/S“). Scandlines ist der Meinung, dass die Femern A/S die Verkehrsmengen und Preise überschätzt und fälschlicherweise annimmt, dass Scandlines den Fährbetrieb einstellt.

UVP-Bericht, Seite 218: „Mit einer vorsichtigen Verkehrsschätzung (Kapitel 3, Verkehr und Verkehrssicherheit), vorsichtigen Voraussetzungen bezüglich einer TEN-T-Subvention von zehn Prozent der Baukosten und einem Realzins von 3,5 Prozent p.a. werden sich Projekte von Küste zu Küste nach 39 Jahren auszahlen (inkl. Landanlagen).“

Anmerkungen von Scandlines zum UVP-Bericht, Seite 218

- Scandlines versteht nicht, warum sich die Femern A/S entscheidet, Daten aus der Rentabilitätsanalyse von 2008 zu wiederholen, obwohl sie weiß, dass diese Daten nicht zeitgemäß sind. Folglich plant das Transportministerium, die Rentabilitätsanalyse in Verbindung mit der Vorlage eines Baugesetzes für die feste Querung aktualisieren zu lassen. Statt die Schätzungen von 2008 zu wiederholen und daran festzuhalten, wäre es angebracht, die Analyse zu aktualisieren oder den Lesern des UVP-Berichts – darunter den Entscheidungsträgern – zumindest eine neue Rentabilitätsanalyse anzukündigen.
- Die Femern A/S ist in ihrer Rentabilitätsanalyse von 2008 von einem Verkehrsentwicklungsmodell aus den Jahren 2002/2003 ausgegangen. 2012 lag das tatsächliche Verkehrsniveau elf Prozent unter dem im Modell der Jahre 2002/2003 für das für 2012 erwartete Niveau. Meint die Femern A/S, dass es sich um eine „vorsichtige Verkehrsschätzung“ handelt, wenn die Verkehrsprognose für 2012 tatsächlich elf Prozent unter dem faktisch realisierten Niveau für 2012 liegt?

## 5. Allgemeine Anmerkungen zu sozioökonomischen Aspekten, die im UVP-Bericht herausgestellt werden

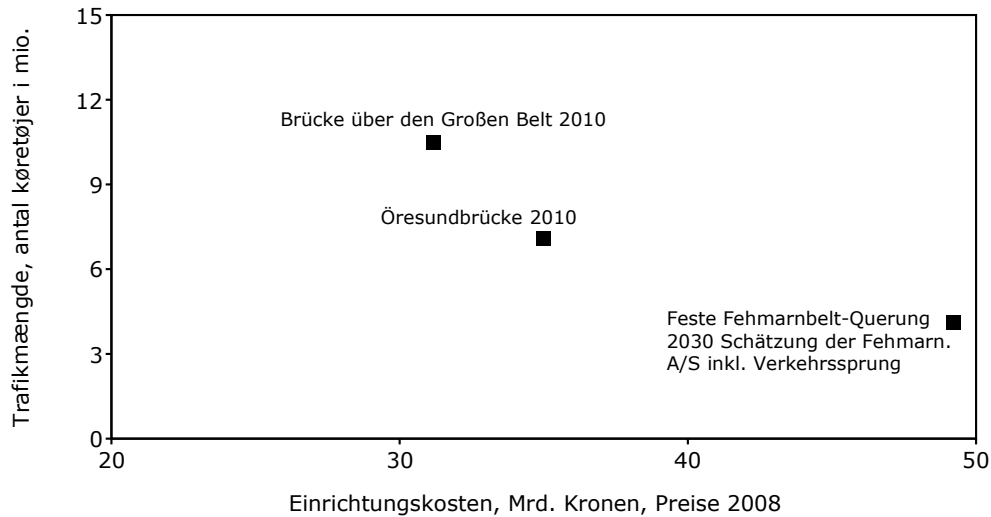
Der UVP-Bericht behandelt in erster Linie die Umweltaspekte der Einrichtung einer festen Querung als Grundlage für eine Entscheidung über die feste Querung. Da aber die Femern A/S entschied, auch sozioökonomische Aspekte in den UVP-Bericht einzubeziehen, hat Scandlines ebenfalls entschieden, diese zu kommentieren.

Ganz allgemein fehlt Scandlines eine zeitgemäße Beurteilung der Wertgrundlage einer festen Querung. So ließ das Transportministerium im März 2004 eine „Sozioökonomische Beurteilung einer festen Querung des Fehmarnbells“ von Cowi ausarbeiten. Hier möchte Scandlines die Hauptschlussfolgerung auf Seite 3 hervorheben: „Eine Schrägseilbrücke mit vier Straßenspuren und zwei Eisenbahns Spuren über den Fehmarnbelt würde mit großer Wahrscheinlichkeit im Verhältnis zu einer Fortführung des Fährbetriebs einen sozioökonomischen Nettogewinn für Dänemark bringen. Ein Absenktunnel mit derselben Kapazität würde wahrscheinlich keinen sozioökonomischen Nettogewinn für Dänemark bringen.“ Grundsätzlich gibt es im Cowi-Bericht eine Reihe guter Gedanken. Scandlines hat jedoch einige wesentliche Elemente gefunden, die der Bericht nicht zu berücksichtigen scheint: 1) neutrale bis negative Auswirkungen auf die Umwelt, 2) es gibt nur einen marginalen zeitlichen Vorteil, wenn Fahr-/Ruhezeiten und Pausenbedarf berücksichtigt werden, 3) der große Anteil an Kunden, die nur für den Einkauf von Grenzwaren den Fehmarnbelt überqueren, 4) Fortführung des Fährbetriebs, 5) für die Ticketeinnahmen fehlt eine Aktualisierung in Bezug auf die Verkehrsaufkommen, die wir heute sehen, und 6) eine sozioökonomische Auswertung der klimaneutralen Fähralternative.

In Deutschland wurde ebenfalls die Frage nach den sozioökonomischen Vorteilen einer festen Querung gestellt. Im Jahr 2009 nahm der Bundestagsausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine vier Stunden lange Anhörung in Verbindung mit der Abstimmung über ein Gesetz über die feste Querung vor. Hier brachten verschiedene deutsche Experten Zweifel bezüglich der verkehrspolitischen Bedeutung des Projekts unter Verweis auf ein Cost-Benefit-Verhältnis zum Ausdruck, das ein Projekt dieser Größenordnung in keiner Weise rechtfertigt.

Abbildung 5.1 zeigt ebenso das Verhältnis zwischen dem Fehmarnbelt-Projekt und früheren Bauprojekten. Der Zugverkehr ist in der Abbildung nicht wiedergegeben, aber dieser Verkehr macht auch nur ein Fünftel der Einnahmegrundlage des Projekts aus.

Abbildung 5.1 Verhältnis zwischen der Anzahl der Fahrzeuge und den Einrichtungskosten für eine feste Fehmarnbelt-Querung, die Öresundbrücke und den Großen Belt



[Angabe links: Verkehrsaufkommen, Anzahl der Fahrzeuge in Mio.]

Grundsätzlich möchte Scandlines deshalb anmerken, dass der Bericht von Cowi aus dem Jahr 2004 geprüft, aktualisiert und als Teil der Beschlussgrundlage des Baugesetzes über eine feste Querung unter dem Fehmarnbelt vorgelegt werden muss. Ebenso wäre es relevant, einen solchen Bericht in voller Länge übersetzen und der EU und Deutschland zukommen zu lassen, um deren relevante Entscheidungsprozesse zu unterstützen.

Es folgen die direkten Anmerkungen und Fragen von Scandlines zu der im UVP-Bericht genannten Wertgrundlage:

UVP-Bericht, Seite 5: „...eine Fehmarnbelt-Querung würde sowohl für Personen als auch für Güter größere Flexibilität und deutliche Zeitersparnisse mit sich bringen.“

- Was ist mit „deutlichen Zeitersparnissen“ gemeint, und wer würde von diesen Zeitersparnissen profitieren? Scandlines vermisst eine Dokumentation auf der Grundlage der faktischen und wichtigsten Kundensegmente des Korridors (Urlauber, Lastkraftwagen, Grenzeinkäufer, Zugpassagiere), auch im Verhältnis zur Gesamtreisezeit der Segmente sowie zu gesetzlichen Beschränkungen.
- Es ist klar, dass der Effekt der Zeitersparnis einer festen Querung übertrieben wird, und die Femern A/S sollte einen ordentlichen und gründlichen Bericht anfertigen. Es gibt bei einer festen Querung eine Zeitersparnis, aber es scheint unseriös zu sein, diese für einen Großteil der Reisenden in diesem Korridor als „deutlich“ zu bezeichnen. Nachfolgend wird kurz der Input von Scandlines zur Beurteilung der Zeitersparnisse der verschiedenen Kundengruppen

besprochen. Diese Beispiele sind nicht als vollständige Analyse der Zeitersparnisse zu betrachten, sondern eher als Beispiele, welche Aspekte in einer Beurteilung berücksichtigt werden sollten. Es ist interessant zu bemerken, dass vor allem Grenzhandelskunden eine deutliche Zeitersparnis einer festen Querung erreichen würden, wenn sie sich für die Nutzung der festen Querung entscheiden.

- **Lastkraftwagen**

- Vgl. Kapitel II, Artikel 7 der dänischen Verordnung über Fahrt- und Ruhezeitenbestimmungen im Straßentransport: „Nach einer Fahrtzeit von viereinhalb Stunden muss der Fahrer eine zusammenhängende Pause von mindestens 45 Minuten einlegen.“
- Die Fährüberfahrt mit Scandlines stimmt exakt mit der 45-minütigen Fahrt-/Ruhezeitpause überein, und Lastkraftwagenkunden nutzen die Fährüberfahrt damit effektiv als Ruhezeit. Ebenso wird der Hafbereich vor und nach der Fährüberfahrt für längere gesetzlich vorgeschriebene Ruhe-/Aufenthaltsphasen genutzt. Mit einer festen Querung wäre die Beförderung über den Fehmarnbelt natürlich schneller und es würde Wartezeit im Hafen eingespart, dafür müsste aber an anderer Stelle auf der Fahrt eine 45-minütige Ruhezeit eingehalten werden. Gemäß unten aufgeführter Tabelle entspricht die Zeitersparnis drei Minuten, wenn der Lastkraftwagenfahrer die Ruhezeit auf der Fähre voll ausnutzt.
  - In diesem Zusammenhang ist es außerdem relevant zu fragen, ob es auf den Rastplätzen Platz für das große Volumen an Lastkraftwagen vorgesehen ist, mit dem gerechnet wird und das Fahrt- und Ruhezeiten auf dem Transit durch Dänemark einhalten muss.

Tabelle 5.1 Vergleich der Zeitersparnis zwischen Fähre und Tunnel für Lkws

**Vergleich des Zeitaufwands für Lkws bei Nutzung der Fahrt-/Ruhezeit auf der Fähre**

<b>Mit der Fähre</b>	
Wartezeit im Hafen (durchschnittl.)	15 Min.
Überfahrt einschl. Ruhezeit	45 Min.
<b>Insgesamt</b>	<b>60 Min.</b>
<b>Durch den Tunnel</b>	
Wartezeit Ticket-Terminal	0 Min.
Fahrtzeit 18 km	12 Min.
Nachfolgende Ruhezeit	45 Min.
<b>Insgesamt</b>	<b>57 Min.</b>
<b>Zeitersparnis</b>	<b>3 Min.</b>

- Alternativ kann die Zeitersparnis auch im Verhältnis zur Gesamtreisezeit betrachtet werden. So würde ein Lastkraftwagen mit einer Transportzeit von 24 Stunden zwischen null und drei Prozent der Zeit (3-47Min.) bei Nutzung einer festen Querung einsparen, abhängig davon, ob die Fahrt-/Ruhezeit der Fähre ausgenutzt werden kann oder nicht. Eine weitere Analyse findet sich weiter unten unter „Urlauber“. Eine Zeitersparnis von zwischen null und drei Prozent kann nicht als „deutlich“, sondern eher als marginal bezeichnet werden.
- Fünf Prozent der Lastkraftwagen, die mit Scandlines befördert werden, gehören zu der Kategorie „Gefahrgut“, und Scandlines hat eine besondere Gefahrgutfähre auf der Strecke Rødby-Puttgarden in Betrieb. Sieht man sich die Vorschriften für die Öresundbrücke und ihren Tunnel an, so ist hier eine Benutzung der Verbindung für bestimmte Gefahrgutkategorien ganz untersagt, und Fahrzeuge bestimmter anderer Gefahrgutkategorien dürfen die Verbindung zwischen 06.00 und 23.00 Uhr nicht benutzen. Welche Einschränkungen werden für einen 18 km langen Fehmarnbelt-Tunnel gelten? Und wenn der Fährbetrieb eingestellt wird (noch einmal: dies ist nicht der Fall), wie groß wäre dann der zeitliche Mehraufwand für das Segment der Gefahrgutlastwagen, vorausgesetzt, dass Lastkraftwagen den Tunnel entweder nur zu bestimmten Zeiten benutzen dürfen oder über den Fünen-/Jütland-Korridor umgeleitet werden müssen?

- **Urlauber**

- Der größte Teil des Autovolumens auf dem Fehmarnbelt entfällt auf Urlauber aus Dänemark, Schweden und Deutschland mit Urlaubszielen wie Italien, Deutschland und Frankreich (Dänen und Schweden) und Skandinavien (Deutsche).
- Wie auch bei den Lastkraftwagen wird die Fährfahrt von den Urlaubern als Pause auf einer langen Reise genutzt, auch wenn diese nicht gesetzlich vorgeschrieben ist. Somit nutzt ein großer Teil unserer Kunden die Fährfahrt, um zur Toilette zu gehen, die Beine auszustrecken, in unserem Travel Shop einzukaufen und um etwas zu essen.
- Wie aus nachfolgender Tabelle 5.2 hervorgeht, würde ein Urlauber auf dem Weg von Kopenhagen nach Mailand zwei bis fünf Prozent der Reisezeit einsparen, abhängig davon, ob man die Fährüberfahrt als Pause oder als Zeitverlust betrachtet. Der Analyse liegt der Reiseplaner von Google Maps zugrunde, und dort wird angenommen, dass auf der Strecke eine Pause von 60 Minuten für Tanken, Toilettenbesuch und Essenspause eingelegt wird. Eine Zeitersparnis von ein bis fünf Prozent kann nicht als „deutlich“ bezeichnet werden, sondern eher als marginal.

Tabelle 5.2: Vergleich der Zeitersparnis zwischen Fähre und Tunnel für Urlauber Kopenhagen-Mailand

	km	Keine Nutzung der Pause auf der Fähre	Nutzung der Pause auf der Fähre
<b>Mit der Fähre</b>			
København - Rødby	160		1 h 35 Min.
Wartezeit im Hafen (durchschnittl.)			15 Min.
Überfahrt / Pause			45 Min.
Puttgarden - Mailand	1255		11 h 39 Min.
Pausen unterwegs			60 Min.
<b>Insgesamt</b>			<b>15 h 14 Min.</b>
<b>Durch den Tunnel</b>			
København - Rødby	160	1 h 35 Min.	1 h 35 Min.
Tunnel	18	10 Min.	10 Min.
Puttgarden - Milano	1255	11 h 39 Min.	11 39 Min.
Pausen unterwegs		60 Min.	60 Min. + 45 Min.
<b>Insgesamt</b>		<b>14 h 24 Min.</b>	<b>15 h 9 Min.</b>
<b>Zeitersparnis in Prozent</b>		<b>5%</b>	<b>1%</b>

- Auf einer kürzeren Fahrt wie Kopenhagen-Hamburg würde die Fahrt durch einen Tunnel unter dem Fehmarnbelt ca. drei Stunden und 23 Minuten dauern, wenn die Verkehrssituation nicht berücksichtigt wird und wenn unterwegs keine Pausen eingelegt werden. In diesem Fall ist man durchschnittlich 50 Minuten schneller am Ziel als mit der Fähre, was einer Zeitersparnis von 25 Prozent entspricht. Legt man bei der Fahrt durch einen Tunnel unter dem Fehmarnbelt eine Pause von 20 Minuten ein, beträgt die Zeitersparnis nur 13 Prozent. Nimmt man zusätzlich zu einer 20-minütigen Pause eine Verspätung auf beiden Fahrten (Fähre und Tunnel) aufgrund der Verkehrssituation an (relevant in und um Kopenhagen und Hamburg herum), so liegen wir bei einer Zeitersparnis von zwölf Prozent gegenüber der Fähre. Ob eine Zeitersparnis von zwölf bis 13 Prozent als „deutlich“ bezeichnet werden kann, kann diskutiert werden.

- **Grenzeinkäufer**

- Dänische und schwedische Grenzeinkäufer stehen heute für 35 Prozent des gesamten Autoverkehrs über den Fehmarnbelt (dieser Anteil befindet sich übrigens im Anstieg).
- Ausgehend von der Tatsache, dass die Gesamtfahrtzeit eines Grenzeinkäufers wesentlich kürzer ist als für Urlauber, würde die Zeitersparnis für dieses Kundensegment deutlich ausfallen. In nachfolgend aufgeführter Tabelle 5.3 ist ein Beispiel für einen Grenzeinkäufer aus Kopenhagen zu sehen, der mehr als 30 Prozent Beförderungszeit einsparen kann – Scandlines stimmt hier zu, dass dies als deutliche Ersparnis bezeichnet werden muss.

- Scandlines hat die Erfahrung gemacht, dass das Kundensegment der Grenzeinkäufer sehr preissensibel ist. Deshalb wäre eine feste Querung, wenn sie dieses Kundensegment anziehen will, gezwungen, ein Shoppingticket für 300 Kr. Hin- und Rückfahrt nach den Preisen für 2013 anzubieten. Der Rentabilitätsanalyse der Femern A/S kann Scandlines entnehmen, dass eine solche Ticketart/ein solcher Preis nicht berücksichtigt wurde. Folglich kann auf der Grundlage der Informationen der Rentabilitätsanalyse und der Homepage der Femern A/S berechnet werden, dass eine Fahrt im Jahr 2022 durchschnittlich zwischen 560 und 600 Kr. pro Strecke kosten dürfte, also durchschnittlich 1.120-1.200 Kr. für ein Hin- und Rückfahrtticket. Plant die Femern A/S, ein Shopping-Ticket anzubieten, um Grenzeinkäufer anzuziehen? Und wurde dieses große Kundensegment in der Rentabilitätsanalyse berücksichtigt?
- Wenn die Femern A/S für die feste Querung kein günstiges Shopping-Ticket anbieten will, muss daher angenommen werden, dass oben genannte Zeitersparnis für den Kopenhagener Grenzeinkäuferkunden nicht existiert und dass ein solcher Kunde weiterhin eher die Fähre wählen würde.

Tabelle 3: Vergleich der Zeitersparnis zwischen Fähre und Tunnel für Grenzeinkäufer Kopenhagen-Puttgarden

	km	Zeit
<b>Mit der Fähre</b>		
København - Rødby	160	1 h 35 Min.
Wartezeit im Hafen (durchschnittl.)		15 Min.
Überfahrt		45 Min.
<b>Insgesamt</b>		<b>2 h 35 Min.</b>
<b>Durch den Tunnel</b>		
Kopenhagen - Rødby	160	1 h 35 Min.
Tunnel	18	10 Min.
<b>Insgesamt</b>		<b>1 h 45 Min.</b>
<b>Zeitersparnis in Prozent</b>		<b>32%</b>

- **Passagierzüge**

- Heute dauert eine Fahrt zwischen Kopenhagen H und Hamburg vier Stunden und 32 Minuten mit dem Passagierzug. Ein Tunnel würde eine Ersparnis von etwas weniger als eine Stunde bringen, was als deutlich zu betrachten ist. Zusätzliche mögliche Zeitersparnisse würden durch eine verbesserte Infrastruktur nach/von Rødby-Puttgarden entstehen.
- Hier ist im Übrigen anzuführen, dass Zugpassagiere heute nur sechs Prozent der gesamten Passagiergrundlage auf der Überfahrt Rødby-Puttgarden ausmachen. Es handelt sich demnach um eine Ersparnis nur für einen kleinen Teil der heutigen Reisenden.



- **Güterzüge**

- Der Eisenbahngüterverkehr wurde besonders als ein Bereich hervorgehoben, den eine feste Querung stärken würde. Hier beschränkt sich die Erfahrung, die Scandlines hat, auf Güterzüge der Strecke Rostock-Trelleborg. Scandlines hat folgende Fragen:
  - Wie konkurrenzfähig wird der Eisenbahngüterverkehr im Jahre 2025 verglichen mit dem traditionellen Transport per Lastkraftwagen in Bezug auf Preis und Zeit sein?
  - Wenn man sich die Zeitersparnis ansieht, die eine feste Querung mit sich bringen würde, im Verhältnis zur Gesamtreisezeit auf den wichtigsten transeuropäischen Güterzugstrecken im Jahr 2025, wie groß würde die Zeitersparnis sein, die mit einer festen Querung und einem seeländischen Güterzugkorridor erreicht wird?
  - Norwegische und schwedische Organisationen arbeiten auf einen Güterzugtunnel auf der Strecke Rostock-Trelleborg hin. Wenn ein solcher Tunnel realisiert würde, wie würde dies die Rentabilitätsanalyse für die Fehmarnbelt-Querung beeinflussen?

UVP-Bericht, Seite 5: „Insgesamt würde eine Fehmarnbelt-Querung einen deutlich besseren Zugang zu Dänemarks größten Exportmärkten bedeuten.“

- Wieder fehlt eine Grundlage für die Behauptungen, die die Femern A/S vorbringt, und die Wortwahl der Femern A/S „deutlich besserer Zugang“.
  - Schon heute gibt es eine feste Verbindung zwischen Seeland und Deutschland über Fünen und Jütland. Für Personenkraftwagen und Lastkraftwagen ist die Strecke über Fünen und Jütland 137 km länger als über Rødby-Puttgarden.
  - Scandlines bietet mit seinen ca. 34.000 Abfahrten pro Jahr eine effektive Abwicklung derzeitiger und künftiger Verkehrsaufkommen über das gesamte Jahr und im 24-Stunden-Betrieb.
  - Verglichen mit festen Querungen wie der Öresundbrücke und der Brücke über den Großen Belt ist der Fährbetrieb deutlich stabiler in seinem Betrieb. So muss Scandlines mehr als zehn Jahre zurückgehen, um auf dem Korridor Rødby-Puttgarden eine Betriebsunterbrechung zu finden. Diese war der großen Redundanz der Fähren und der Strecke geschuldet. Umgekehrt erleben feste Querungen regelmäßig unerwartete Betriebsunterbrechungen oder verminderte Kapazität in Verbindung mit Unfällen.

- Eine feste Querung wäre für Lastkraftwagen und Personenkraftwagen keine günstigere Alternative. In ihren wirtschaftlichen Analysen geht die Femern A/S von den heutigen Fährpreisen zuzüglich Inflation aus. Im Übrigen ist hier zu erwähnen, dass die hochgerechneten Preise der Femern A/S für Autos und Lastkraftwagen je nach Fahrzeug das Preisniveau von Scandlines um 15 bis 40 Prozent übersteigen (siehe Anhang).

## 6. Tatsächliche Fehler im Bericht

UVP-Bericht, Seite 29: „In dem Fall, dass die Fehmarnbelt-Querung nicht eingerichtet wird (0-Alternative), werden für das Jahr 2025 acht Passagierzüge und null Güterzüge pro Tag auf dem Fehmarnbelt erwartet.“ Dieselben Angaben werden unter anderem auch in Tabelle 3.1 auf Seite 29 sowie im zusammenfassenden Bericht auf Seite 10 wiederholt.

- Da heute bis zu zwölf Passagierzüge innerhalb von 24 Stunden (je nach Saison) transportiert werden, muss angenommen werden, dass es sich bei den im Bericht genannten acht Zügen pro Tag um einen Fehler handelt. Im Jahr 2012 transportierte Scandlines somit 3.476 Züge, was 9,5 Zügen innerhalb von 24 Stunden entspricht.
- Es ist verwunderlich, dass für die „0-Alternative“ bis 2025 kein Anstieg in der Zuganzahl erwartet wird.

Zusammenfassender Bericht, Seite 117: „Der Fährverkehr zwischen Rødbyhavn und Puttgarden geht von Zahlen aus dem Jahr 2011 aus, mit einer Jahresgrundlage von ca. 38.000 Überfahrten.“

- Scandlines hatte im Jahr 2011 auf der Strecke Rødby-Puttgarden 33.872 Überfahrten. Die im Bericht genannten 38.000 Überfahrten sind falsch.

Zusammenfassender Bericht, Seite 173: „Berechnungen zeigen, dass das Projekt in der Bauphase zu Emissionen von ca. 1,8 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> führen würde.“

- Aus Seite 172, Tabelle 18.1, desselben Dokuments geht hervor, dass die Bauphase 1.977.254 Tonnen CO<sub>2</sub>, also 2,0 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, verursachen würde. Dies geht ebenso aus Seite 1334 des UVP-Berichts hervor. Deshalb muss die Formulierung auf Seite 173 als falsch betrachtet werden.